

# WYŻEJ NIŻ TATRY

## TATERNICY-LOTNICY W CZASIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

**Prawie wszyscy mieli wyższe wykształcenie, niektórzy z nich byli inżynierami, a znaczna ich część miała już poważny dorobek zawodowy. Byli częścią naszej ówczesnej inteligencji. Choć różnili się zawodami i pochodzili z różnych stron Polski – jedno ich łączyło: umiłowanie Tatr. W Tatrach się spotykali, zawierali przyjaźnie i często razem się wspinali. W czasie wojny okazało się, że także byli doskonałymi lotnikami i polskimi patriotami.**

W latach 1939–1945 wśród lotników polskich walczących z Niemcami byli taternicy. Według dostępnych źródeł było ich jedenastu. Niektórzy z nich pozostawili po sobie, w różnej formie, wspomnienia. Dzięki tym przekazom i z innych źródeł można ich bliżej poznać. Jako postacie pierwszoplanowe wybrałem czterech – Roman Grabowski walczył w lotnictwie do zadań specjalnych, Bolesław Chwaściński w lotnictwie bombowym, Tadeusz Pruss był lotnikiem wszechstronnym i dowódcą najwyższego szczebla, Tadeusz Schiele był pilotem myśliwskim.

### Roman Grabowski (1909–1975)

Urodzony w Krakowie, był synem budowniczego inż. Juliana i Stanisławy z d. Muranyi (córci Romana, właściciela fabryki mebli i stolarki budowlanej). W latach 1932–1939 w Roztoce rodzina Grabowskich stworzyła jedyny w swoim rodzaju ośrodek schroniskowy turystyczno-taterniczy w Tatrach. Ojciec Romana przebudował istniejące schronisko. Roman, po studiach w Szwajcarii (inż. mechanik w 1931 r.), zorganizował je funkcjonalnie. Pomagał mu młodszy brat – Jerzy, a matka Stanisława prowadziła sprawy gospodarcze. Schronisko miało opinię najlepiej prowadzonego w Tatrach. Taką też ocenę wystawili mu w swojej *Wielkiej Encyklopedii Tatrzańskiej* wybitni znawcy Tatr, Zofia i Witold Paryscy. Same pochwały znajdziemy też w ocalonej przez Grabowskich i przekazanej Muzeum Tatrzańskiemu w Zakopanem „Księdze Pamiątkowej” schroniska. Otwiera ją znamienity wpis taternika-malarza: „Schronisko idealne – gospodarz byczy chłop – Marek Żułowski 28 VIII 1932”.



Fot. „Wierchy”, 1932 r.

Schronisko w Roztoce po przebudowie

Od siebie dodam, że w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku, kiedy uprawiałem wysokogórskie narciarstwo w Tatrach, bywałem wielokrotnie gościem schroniska w Roztoce. Słyszałem tam bardzo pochlebne opinie o rodzinie Grabowskich od byłych tamtym lat.

W latach 1932–1939 Grabowski uczestniczył w szeregu wejść tatrzańskich, także pierwszych, nowymi drogami. Brał też udział w górskich akcjach ratunkowych. Wybuch wojny zastał go w Krakowie. Chciał wraz z bratem wziąć udział w walce, ale wobec splotu różnych okoliczności było to niemożliwe. Znaleźli się w strefie okupacji sowieckiej, z której przedostali się do wojsk polskich we Francji. Tam przyjęto ich do podchorążówki w Coëtquidan. Po krótkiej walce z Niemcami, wobec klęski Francji, wyjechali do Anglii. W 1942 r. Grabowski wstąpił ochotniczo do lotnictwa i został wysłany na kurs nawigatorów w Kanadzie. Po przeszkoleniu wrócił do Anglii, gdzie 1 czerwca 1944 r. dostał promocję na podporucznika. Szkolił się na czterosilnikowych bombowcach Halifax, zapewne miał trafić do 300. Dywizjonu Bombowego, bazującego w Wielkiej Brytanii. W związku z wybuchem Powstania Warszawskiego i drastycznym niedoborem załóg w 1586. Eskadrze do zadań specjalnych, zajmującej się m.in. zrzutami do Polski, w trybie pilnym przeniesiono do niej wiele załóg z Dywizjonu 300. Zapewne dlatego załoga Grabowskiego otrzymała przydział do 1586. Eskadry, stacjonującej we Włoszech w bazie w Brindisi. Od połowy sierpnia 1944 r. do końca lutego 1945 r. służył najpierw w 1586. Eskadrze do zadań specjalnych, a następnie w 301. Dywizjonie Specjalnego Przeznaczenia, w który ją rozwinięto w listopadzie 1944 r. Swoją pierwszy lot nad Warszawę odbył w nocy z 16 na 17 sierpnia 1944 r. W sumie wykonał trzydzieści operacji bojowych jako dowódca załogi. Zapisał we wspomnieniach z jednego z lotów<sup>1</sup>: „...lecimy nad Warszawę. Cel – ulica Marszałkowska. Dostaję planik Warszawy i z opowiadań kolegów zaznaczam sobie stanowiska artylerii niemieckiej i reflektorów. Podobno Warszawa się pali. Nie bardzo wyobrażam sobie, jak lecąc nad dachami palącego się miasta w nocy i przy reflektorach, potrafię zauważyć akurat Marszałkowską i wyrzucić tam ładunek. A na sąsiednich ulicach podobno Niemcy. Trasę wybieram tym razem trochę krótszą, gorsze jest przechodzić blisko bronionego Budapesztu, ale na tamtą dłuższą Halifax wyraźnie nie wystarcza. Kilkakrotnie nad Węgrami zaczepia nas artyleria, ale wybuchy są dalekie i powyżej nas. Zawsze



Fot. ze zbiorów R. Muranyi

<sup>1</sup> Opis wydarzeń nad Warszawą zbliżony jest do raportu z lotu, który miał miejsce 21/22 VIII i trwał 11,5 godziny; zob. K. Bieniecki, *Lotnicze wsparcie Armii Krajowej*, Warszawa 2005, s. 233–234.

nieprzyjemne, bo mogą pokazać drogę myśliwcom, przed którymi jesteśmy całkowicie bezsilni. Po paru godzinach lotu, wyrasta pod nami skalista piramida – Szklana Góra – Łomnica. Przydała się znajomość Tatr. W dolinie Roztoki leżą mgły. Ale zaraz po przekroczeniu Tatr widzę łuny. Cała Polska na wschód od naszej drogi usiana pożarami. To jakby Jasło się paliło. Schodzimy znowu nisko. Gdzieś w okolicach Chmielnika jest bitwa pod nami. Z wysokości jakichś trzystu metrów widzę wyraźnie krzyżujące się nitki ognia karabinów maszynowych. Wybuchy artylerii i białe lampeczki rakiet. Są tak zajęci sobą, że nie zwracają na nas uwagi. Przy ujściu Pilicy wymiana ognia artyleryjskiego idzie przez Wisłę. Lecz gdy zbliżamy się do Warszawy, aktywność na ziemi cichnie, jak nożem uciał. Dlaczego? Przecież wiem, że ci ludzie, co tam walczą, mają przeciwko sobie nie tylko armię niemiecką. I wiem, dlaczego my musimy przelatywać wszerz całą Europę, zamiast startować z odległej o dziesiątą część tego dystansu Lidy. Lida, która jest w posiadaniu aliantów. Ale do roboty. Upewniam się, że pakunki przygotowane do zrzutu i prowadzę Włodzia<sup>2</sup> według planu Warszawy. Całe miasto to jedna czerwona, jakby już dogasająca luna. Dym z pożarów, nocne opary przykryły tę lunę niskim pułapem. Gdzieś na Mokotowie pali się jakiś gmach jasnym płomieniem. Podchodzimy do Czerniakowa i widzę wyraźnie pode mną Jeziorko Czerniakowskie i Siekierki.

Niżej. Niżej. Aby tylko nie zawadzić o kominy Powiśla. Im niżej jesteśmy, tym trudniejszy cel dla Niemców.

Otworzyć drzwi bombowe.

W tej chwili zapala się gdzieś koło Belwederu jeden reflektor, później drugi, trzeci.

Już nas złapały i w kabinie robi się jasno jak w dzień. Cały świat naokoło nikt nie utopiony w powodzi oslepiającego światła. – Wyżej dwieście stóp – podaję już Włodziowi z pamięci. Musimy wznieść się, by nie zawadzić o drzewa w Parku Łazienkowskim. Czerwone smugi pocisków krzyżują się przed nami. Idą z góry! Czyli działa są na skarpie, a my jesteśmy niżej. – Do góry! Samolot gwałtownie wrzucony w unik przed serią czerwonych lampeczek sunących ku nam gdzieś od Frascati, kładzie się na skrzydło. Błysk pod lewym płatem. Musieliśmy dostać.

– Wchodzę – słyszę głos Włodzia. – OK tędy nie przeleziemy.

– Otwieram ogień – krzyczy strzelec, którego wieżyczka znalazła się teraz na wprost reflektorów.

Słyszę terkotanie karabinów i reflektory gasną. Za to nad miastem zapala się szereg lampionów wiszących nieruchomo na spadochronach. To żeby uwidocznić naszą sylwetkę z ziemi. Tuż przed nami wyrastają jakby z ziemi blaski pocisków świecących. Idziemy prosto na nie. Słyszę wyraźnie suchy trzask dział pod nami. Kurczę się mimo woli na mym szklanym balkonie. – Unik – krzyczę do Włodzia, chociaż wiem, że widzi je równie dobrze jak ja. Bang – oberwaliśmy w lewy płat. Przeszali strzelać. Wiedzą dziady, że mamy wieżyczkę tylko z tyłu i nie chcą się narażać. Ale lecimy jeszcze ciągle i słyszę, że wszystkie silniki grają.

– Jak maszyna? – pytam Włodzia.

– Ciężka w sterach, zdaje się, że jeden zbiornik rozbity.

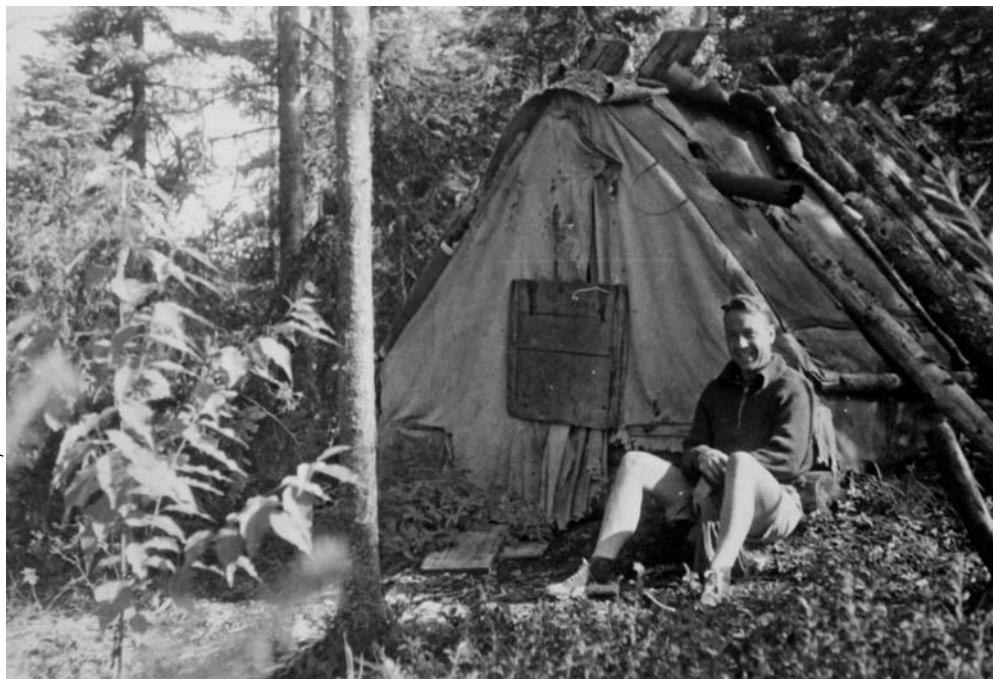
Już nad Warszawę nie będziemy próbowali schodzić po raz drugi. Nie wiadomo, co tam w gracie poprzetrącali. Lecimy na zapasową placówkę w Piasecznie, parę minut lotu zaledwie. Jeśli maszyna tak uszkodzona, że nas do bazy nie dowiezie, będziemy tam skakać sami po wyrzuceniu ładunku.

<sup>2</sup> Pilot Włodzimierz Sobol (1918–1949).

– Benzyna wycieka z prawego zbiornika i lewa lotka zdaje się naderwana – melduje mechanik.

No to jeszcze nie takie groźne. Żulik<sup>3</sup> zna się na rzeczy i pewnie już wszystkie pompy łączył na uszkodzony zbiornik, by benzynę wyczerpać, a lotka może jeszcze jakoś wytrzyma. Z placówki musieli widzieć fajerwerki i zaraz wykładają nam umówiony znak. Walimy w dół zasobniki i paczki do bazy.

Fot. ze zbiorów R. Muranyi



Biwak w Kanadzie

Rano w bazie [...] w prawym płacie wywalona dziura o średnicy sporej beczki, między gondolami silników. A w lewym brakuje końca skrzydła<sup>4</sup>.

W sierpniu i we wrześniu 1944 r., uczestnicząc w Powstaniu, brałem udział w odbiorze rzutów. Zapamiętałem szczególnie jeden z tych nalotów – kiedy tuż nade mną (byłem na dachu budynku przy ul. Królewskiej) przeleciał samolot w kierunku Ogrodu Saskiego. Było to niesamowite przeżycie!

W okresie Powstania w sierpniu i we wrześniu polskie załogi dokonały stu lotów bojowych do Polski, tracąc 16 samolotów i 90 lotników (zabitych i zaginionych).

Dalsze losy Grabowskiego to powrót z Włoch do Anglii z personelem Dywizjonu 301. i dalsza służba w jednostce o tej nazwie, która w południowej Anglii została odtworzona

<sup>3</sup> Mechanik pokładowy Kazimierz Żulikowski (1913–1972).

<sup>4</sup> Przytoczony fragment wspomnień-relacji pochodzi z książki Romana Grabowskiego *Ukochane Tatry i Dolinę Roztoki miałem poniżej pod skrzydłami bombowca (z Brindisi nad powstańczą Warszawę)*. Pierwotnie był to list-relacja z wojennych losów syna napisany do matki w 1945 r. (nota bene przekazany przez Bolesława Chwaścińskiego – o którym niżej). Opracował go brat Jerzy i wydał wraz z rodziną w Polsce w 1997 r. w znikomym nakładzie 50 egzemplarzy.

jako 301. Dywizjon Transportowy. Służył w nim do 1946 r. Za operacje bojowe otrzymał dwukrotnie Krzyż Walecznych. Służbę zakończył w stopniu porucznika nawigatora.

Po demobilizacji, wobec sytuacji, jaka była w Polsce pod rządami komunistycznymi, postanowił pozostać na emigracji. Mieszkał najpierw w Argentynie, a później w Kanadzie. Po wojnie nigdy nie był w Polsce.

### **Bolesław Chwaściński (1909–1992)**

Urodził się w Warszawie, syn Edmunda, inż. komunikacji, budowniczego m.in. linii kolejowej na Uralu, i Jadwigi z d. Brun. Mając osiemnaście lat, zaczął wspinać się po Tatrach. W rok później zdobywał bardzo trudne ściany. W latach trzydziestych wspinał się w Alpach, Atlasie i na Kaukazie. W 1929 r. wstąpił do PTT, był współzałożycielem Koła Wysokogórskiego Oddziału Warszawskiego PTT. Brał udział także w akcjach ratunkowych. Podczas jednej z nich (z Romanem Grabowskim) przeżył tragedię, odnajdując zwłoki swojego szkolnego kolegi, przyjaciela i mistrza – jednego z najwybitniejszych taterników tamtych czasów – Wiesława Stanisławskiego.



Fot. ze zbiorów rodziny B. Chwaścińskiego

W 1935 r. ukończył Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej. W 1936 r. odbył przeszkolenie lotnicze w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie.

Na początku 1939 r. wyjechał na trzyletni kontrakt do Afganistanu. Planował i budował tam drogi kołowe, m.in. bardzo ważne połączenie z ówczesnymi Indiami (dzisiejszym Pakistanem).

Po wybuchu wojny, jesienią 1940 r. rozwiązał kontrakt, z zamiarem przedostania się do polskiego lotnictwa w Anglii. Jedyna droga wiodła przez Indie. Tam, czekając na okazję wyjazdu, został wcielony jako oficer do lotnictwa indyjskiego. Do Anglii dopłynął w marcu 1941 r. Na początku przeszedł kurs nawigacji i przeszkolenie bojowe. W październiku został przydzielony do 301. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej”. W tym dywizjonie brał udział w operacjach bojowych na kontynent, szczególnie na silnie bronione Zagłębie Ruhry. Tak wspominał te naloty:

„Pierwszą przeszkodą była niemiecka artyleria przybrzeżna na francuskim wybrzeżu. Przemykaliśmy między omiatającym niebo światłem reflektorów, między rwącymi się pociskami [...]. Latałem przez długi czas zimą. Pamiętam te zimowe noce, kiedy towarzyszyla nam bez przerwy zorza polarna. To był istny koncert barw. Wspaniałe pod względem widokowym były też loty podczas pełni księżyca [...]. Ale w te romantyczne noce najłatwiej było spotkać śmierć. Okres *full-moon* to były żniwa dla niemieckich myśliwców [...]. Z ziemi największe niebezpieczeństwo groziło po raz drugi, gdy się wchodziło ponad cel. [...] Kiedy rozpoczynał się nalot, tam w dole odbywało się tysiące dział. Tworzył się ognisty kocioł, do którego trzeba się było wślizgnąć poprzez ścianę pocisków, między smugami światła setek reflektorów [...]. Cały ten kocioł jarzył się kolorami, kłębił u dna żółto-brunatną barwą pożarów. Nie zapomnę tego piekła

przeżywanego po wielokroć. Patrzyłem na nie z góry wprost w otchłań [...]. Czy bardzo się przeżywało taki lot? Na pewno [...]. Ale człowiek się przyzwyczaja... do wszystkiego. Do niebezpieczeństwa... Do śmierci... Przypominam sobie, jak nieładnie łatwo przychodziło nam godzić się ze śmiercią bliskich kolegów. Jest wojna! – to tłumaczyło wszystko”<sup>5</sup>.

Za operacje bojowe otrzymał Srebrny Krzyż *Virtuti Militari*, czterokrotnie Krzyż *Walecznych* i inne odznaczenia polskie i brytyjskie. Zimą 1943 r. został odkomenderowany jako specjalista-inżynier do budowy lotnisk. W 1944 r. został skierowany do Dowództwa Saperów Polskich Sił Powietrznych.

Zdemobilizowany w stopniu kapitana. W maju 1946 r. wrócił drogą morską do Polski. Po wyjściu na ląd został zatrzymany przez UB i osadzony na trzy dni w obozie we Wrzeszczu.

W trudnych pod każdym względem warunkach budował linie kolejowe i mosty. Wobec stałej inwigilacji przez UB postanowił zmienić pracę na dydaktyczną na Politechnice Warszawskiej. W 1965 r. obronił pracę doktorską, a w latach 1966–1968 został zaangażowany jako wykładowca na Uniwersytecie w Mosulu (Irak). Następny kontrakt to próba odbudowy na Półwyspie Arabskim kolei Hidzaskiej (zniszczonej w 1918 r. przez oddziały Lawrence’a z Arabii). Obok prac w swoim zawodzie uprawiał wspinaczkę wszędzie tam, gdzie przebywał. W 1957 r. uczestniczył w wyprawie na Kaukaz. Przełomowym wydarzeniem w polskim alpinizmie było zaplanowanie i zorganizowanie przez niego wyprawy na Noszak w Hindukszu Wachańskim (1960 r.). Za nią poszły inne wyprawy. Józef Nyka podkreślił w swojej książce, że było to możliwe głównie dzięki Chwaścińskiemu.

Chwaściński dużo publikował w polskich i zagranicznych periodykach. Był członkiem Rady Naukowej Instytutu Historii Nauk Oświaty i Techniki PAN. Do końca życia działał z podziwu godną aktywnością.

### **Tadeusz Feliks Prauss (1896–1940)**

Urodził się w Warszawie, syn Tadeusza – znanego architekta i budowniczego w Zakopanem. Mieszkał i kształcił się w Krakowie w Wyższej Szkole Handlowej. W czasie I wojny światowej zmobilizowany do wojska austriackiego. W 1916 r. skończył szkołę obserwatorów lotniczych w Wienerneustadt. Walczył na froncie włoskim. W 1918 r. został przeszkolony na pilota. Pod koniec tegoż roku zgłosił się do powstającego polskiego lotnictwa. Był jednym z tych, którzy złożyli przysięgę 16 grudnia 1918 r. w Warszawie na Polu Mokotowskim.

W czasie wojny polsko-bolszewickiej w 1919 r. walczył w 3. Eskadrze Wywiadowczej, w której dokonał 41 lotów bojowych. Wyróżnił się szczególnie w walkach o Kijów, a później



Nalot na Rostock, 26 kwietnia 1942 r.

<sup>5</sup> Cyt. za: J. Nyka, *Bolesław Chwaściński w stulecie urodzin*, Warszawa 2009, s. 6–7.

z kawalerią bolszewicką. Za udział w wojnie został odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari i innymi odznaczeniami. W 1921 r. był dowódcą 16. Eskadry Wywiadowczej.

Po wojnie zajmował coraz wyższe stanowiska wojskowe. W 1928 r. był Komendantem Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotniczych w Bydgoszczy. W 1934 r. w stopniu podpułkownika został dowódcą 6. Pułku Lotniczego we Lwowie.

Prauss był tatarnikiem i propagatorem tatarnictwa wśród lotników. Autor książek – m.in. *Obrazki z lotów alpejskich* (1935 r.) – świetnych relacji z walk austriacko-włoskich z czasu I wojny światowej, *Zasady prowadzenia wycieczek i niebezpieczeństwa gór* (1936 r.), *Mapy terenów, na których rozgrywała się „Trylogia” Sienkiewicza* – z obszernym skorowidzem. Wiele publikował też w czasopismach. Przytoczę fragment z artykułu zamieszczonego w „Wierchach”<sup>6</sup>:

„Podczas częstej włości po Tatrach nieraz slyszalem pytanie »jak też to te Tatry wygladają z samolotu?« i »co wy, lotnicy, możecie z góry widzieć?«. Chcąc więc zaspokoić ciekawość i zbyt wybujałą fantazję sprowadzić nieco ku rzeczywistości, na pytanie »co wy widzicie?« można krótko odpowiedzieć – »wszystko«, czasem aż do nieprawdopodobnie drobnych szczegółów włącznie [...]. Na pytanie »jak widzicie?« odpowiedź będzie dłuższa. Pierwsza



Fot. ze zbiorów E. Malicka



Fot. „Wierchy”, 1932 r.

Grupa Lodowego i Łomnicy

<sup>6</sup> T.F. Prauss, *Z lotu ptaka*, „Wierchy”, t. 10, Kraków 1932, s. 19–30.

cecha to brak pierwszego planu, druga to wielka ilość szybko zmieniających się widoków [...], zamiast jednego długo podziwanego widoku, oko chwytą, a pamięć rejestruje wielką ilość krótkotrwałych obrazów [...]. W porównaniu do Alp – Tatry to filigranowa rzeźba”.

W sierpniu 1939 r. został mianowany dowódcą lotnictwa i obrony przeciwlotniczej Armii „Modlin”. Od 13 września był dowódcą lotnictwa Frontu Północnego. Po walkach uniknął niewoli, przedostał się do rodziny we Lwowie. W październiku został aresztowany przez rosyjskie NKWD i wywieziony do Starobielska. W 1940 r. w Charkowie zamordowali go Rosjanie.

### **Tadeusz Schiele (1920–1986)**

Urodził się w Zakopanem, syn Kazimierza, zasłużonego działacza narciarskiego i turystycznego, taternika i alpinisty, inż. mechanika, założyciela (wraz z bratem bliźniakiem Aleksandrem) wytwórni nart w Zakopanem.

Schiele był taternikiem, narciarzem i pilotem szybowcowym. Wrzesień 1939 r. zastał go w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu. Dostał się do niemieckiej niewoli, z której szybko uciekł i przedostał się z Marianem Zającem przez Tatry na Węgry, a później do Anglii. Tam odbył przeszkolenie lotnicze w 1941 r. Od lipca tego roku jako pilot myśliwski brał udział w walkach w 308. Dywizjonie Myśliwskim „Kракowskiem”. Jak przebiegały te walki, opisał w swoich wspomnieniach. Przytoczę fragment z książki *Spitfire*<sup>7</sup>: „Dotarliśmy już kilkanaście mil w głąb Francji. Mary – zameldował Zulu – pięćdziesiąt mil na południe trzydzieści samolotów nieprzyjacielskich, wysokość 7–10 tysięcy. Mówi, Mary Leader, z lewej u góry Messerschmitty! Pisarek<sup>8</sup> mówił swym spokojnym głosem! Po kilku sekundach zanim zdążyłem jeszcze zauważyć, nieco szybciej: uwaga, Mary atakują z lewej. Skręt w lewo, pierwszy gwałtownie skręcił. Trudno osądzić moje uczucia. Nie sądzę, bym się bał. Nie było czasu się bać. Prawie dwa dywizjony Messerschmittów atakowały. Będąc w skrócie prawie przez plecy za dowódcą, spostrzegłem szereg białawych błysków, smug. Strzelają dranie! Zrobiliśmy zwrot w ich stronę, pod nich, więc czwórki nasze szły już prawie morda w mordę z Niemcami. Messerschmitty wyrwały ostro w górę, lecz kilka z nich zostało na naszej wysokości, skręcając coraz to ostrzej, żyłtka, niemal przed nami. Pisarek strzelał. Widziałem czerwone błyski jego działka i Niemca z czarną smugą dymu... szedł ze dwieście metrów z przodu. Pochyliłem się... jeszcze trochę... poprawka... Dobra! Dreszcz przeszedł maszynę! Działka grały bez zacięć, zaciekle. Na kadłubie Messerschmitta ukazały się błyski. Niemiec stanął w płomieniach! Radość zmieszana ze zgrozą była jedynym uczuciem. Pali się! Pali się!...”.

Schiele odbył 195 lotów bojowych. Zakończył wojnę w stopniu kapitana pilota i odznaczony został srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyżem Walecznych i innymi odznaczeniami. Poza tym był nieoficjalnym korespondentem wojennym, stale pisząc dla redakcji „Skrzydeł” i wygłaszając relacje z walk w Polskiej Sekcji radia BBC. Był też autorem słuchowiska radiowego *Dwupierscionki* (grudzień 1944). Po wojnie



Fot. via W. Matusiak, ze zbiorów rodziny Wyszowski

<sup>7</sup> T. Schiele, *Spitfire*, Katowice 1957, s. 34.

<sup>8</sup> Dowódca 308. DM ppłk Marian Pisarek (1912–1942).





Fot. via W. Matysiak

Schiele ze swoim spitfirem

wrócił z żoną Angielką<sup>9</sup> do Polski, do Zakopanego. Jak większość powracających lotników był szykanowany. Miał poważne kłopoty z otrzymaniem jakiegokolwiek pracy! Zarabiał jako robotnik fizyczny, m.in. deptał śnieg na skoczni. Dopiero w 1956 r. pozwolono mu latać. Gdy zaczął pisać książki, pierwsza czekała na druk dziesięć lat, a ostatnia wyszła po jego śmierci. Był obdarzony talentem literackim. Swoje wspomnienia opisał w czterech książkach: *Spitfire*, *Blisko nieba*, *Wspinaczka po chmurach*, *W cieniu chmur*.

Kontynuował taternictwo i narciarstwo, a także zajął się speleologią. Był działaczem Nowotarskiego Aeroklubu jako pilot szybowcowy i instruktor. Odbił wiele lotów nad Tatrami.

Pozostali taternicy-lotnicy:

**Jakub Bujak** (1905–1945), inż. mechanik i doktor nauk technicznych. Konstruktor silników spalinowych. Wybitny taternik, alpinista, w 1939 r. uczestnik pierwszej polskiej wyprawy himalajskiej – zdobywca Nanda Devi East (2 lipca 1939 r.). Podczas tej wyprawy zginął Adam Karpiński (1897–1939), wybitny konstruktor i pionier lotnictwa, wojskowy pilot z czasu wojny polsko-bolszewickiej. Bujak służył w czasie wojny we Francji, a potem w Anglii jako inż. mechanik<sup>10</sup>. Następnie pracował w firmie Rolls-Royce (silniki lotnicze) w Derby. Zginął tuż po wojnie podczas wspinaczki w Kornwalii w niejasnych okolicznościach.

**Stefan Daszyński** (1902–1959), inż. górniczy, geolog i geofizyk. Syn Ignacego – znanego działacza socjalistycznego. Taternik i narciarz, wybitny andynista, uczestnik pierwszego polskiego wejścia (nową wschodnią drogą) na najwyższą górę obu Ameryk – Aconcagua

<sup>9</sup> Jeanne Schiele była piosenkarką jazzową (wspominał ją m.in. Leopold Tyrmand).

<sup>10</sup> Wg W. Midowicza był w 304. Dyw. Obrony Wybrzeża, zob. J. Nyka, *Taternicy Ojczyźnie 1939–1945*, Łódź 2009, s. 16.

(8 marca 1934 r.). Walczył we wrześniu 1939 r. W Anglii był oficerem łącznikowym w lotnictwie. Po wojnie mieszkał w Anglii i USA.

**Stanisław Hiszpański** (1904–1975), malarz, grafik, architekt, pisarz, tłumacz, taternik i działacz Klubu Wysokogórskiego. Był jednym z członków-założycieli Aeroklubu Akademickiego Warszawskiego. W kampanii wrześniowej był lotnikiem. Jeniec Oflagu II C Woldenberg. Po wojnie napisał książki: *Słownik terminów lotniczych*, *Lotnictwo bez cudów*.

**Tadeusz Krystek** (ok. 1905–?), dr inż. mechanik po Politechnice Lwowskiej. Wybitny taternik w latach 1925–1938. Publicysta, redaktor „Taternika” we Lwowie, ilustrator *Turystyki wysokogórskiej* Zygmunta Klemensiewicza. Bardzo dobry fotograf górski. Według *Wielkiej Encyklopedii Tatrzańskiej* Paryskich w czasie II wojny światowej był lotnikiem, a po wojnie zamieszkał w USA.

**Władysław Miodowicz** (1907–1993), geograf, meteorolog, taternik, narciarz wysokogórski, wybitny organizator i działacz Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego. Publicysta, autor wielu przewodników turystycznych. W czasie wojny był wojskowym meteorologiem lotniczym w Anglii. Po wojnie w Singapurze i Australii. Do kraju wrócił w 1967 r.

**Gustaw Radwański** (1912–1961), psycholog, asystent na Uniwersytecie Warszawskim (do 1939 r.). Działacz harcerski, propagator turystyki górskiej. Przed wojną wyszkolony w podchorążówce rezerwy w Dęblinie. We wrześniu 1939 r. pilot jednej z eskadr 1. pułku lotniczego z Warszawy. Przedostał się przez Rumunię do Francji, gdzie został promowany na podporucznika. W Anglii od 1940 r. Po przeszkoleniu latał w brytyjskich dywizjonach myśliwskich 151., 607. i 56. Był jednym ze 144 polskich lotników biorących udział w powietrznej bitwie o Anglię. Od maja 1941 r. w polskim 302. DM „Poznańskim”, w grudniu 1942 r. przeniesiony do 316. DM. Od 1943 r. służył jako pracownik dydaktyczny (psycholog) w jednostkach szkolnych lotnictwa. W 1945 r. wrócił do latania jako pilot myśliwski w 317. DM „Wileńskim”. Za swoje loty bojowe otrzymał trzykrotnie Krzyż Walecznych. Po wojnie wiele publikował (psychologia, szkolnictwo, harcerstwo). Zmarł na emigracji w Londynie.

**Roman Serafin** (1912–1992), zawodowy fotograf, operator filmów górskich, taternik i narciarz. W kampanii wrześniowej walczył jako lotnik. We Francji w polskim lotnictwie, a potem we francuskim ruchu oporu. W 1948 r. wrócił do Polski.

Z lektury powyższych szkiców biograficznych można odnieść wrażenie, że w życiu tych ludzi istniał jakiś związek między wspinaczką górską a lotnictwem. Jedno i drugie odbywa się przecież wysoko w przestrzeni. Wybitny taternik – Wiesław Stanisławski – nazwał wspinaczkę sportem przestrzennym, a Tadeusz Schiele jednej ze swych książek dał tytuł – *Wspinaczka po chmurach*.

Współpraca przy wyszukiwaniu źródeł – Piotr Życieński

Dziękuję za nadesłane materiały paniom Bognie Hiszpańskiej i Margaret Sharel-Chwascinskiej; panu Romanowi Muranyi za podzielenie się rodzinnymi wspomnieniami; dr. Jerzemu Roszkowskiemu z Muzeum Tatrzańskiego za udostępnienie roztockiej „Księgi Pamiątkowej”; panu Józefowi Nyce za życzliwe udostępnienie swoich publikacji; za cenne uwagi z dziedziny historii lotnictwa panom Piotrowi Hodyrze, Franciszkowi Grabowskiemu i Wojtkowi Matusiakowi.